



Transport et justice sociale

Dominique Mignot

► To cite this version:

Dominique Mignot. Transport et justice sociale. Reflets et Perspectives de la vie économique, 2004, XLIII (4), pp. 123-131. halshs-00076700

HAL Id: halshs-00076700

<https://shs.hal.science/halshs-00076700>

Submitted on 17 Sep 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TRANSPORT ET JUSTICE SOCIALE

Dominique MIGNOT

Directeur adjoint du Laboratoire d'Economie des Transports
Professeur à l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat
dominique.mignot@entpe.fr

INTRODUCTION

Si la thématique déplacements et inégalités a déjà fait l'objet de travaux, notamment au milieu des années 90 avec des questions portant sur les déplacements des chômeurs, elle reste très actuelle dans un contexte de persistance voire de développement du chômage et de la précarité. Par ailleurs, la prise de conscience de cette situation a conduit en France nombre d'autorités organisatrices des transports publics urbains à développer des tarifs sociaux. L'adoption de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains en 2000, instaurant une réduction de moitié des tarifs de transports urbains pour les bénéficiaires de la couverture maladie universelle (revenu mensuel inférieur à 566,50 € pour une personne seule, au 1^{er} septembre 2004), renforce cette tendance. Le questionnement lui-même évolue et les résultats des travaux qui ciblaient l'accès à l'emploi et la tarification des petits déplacements sont aujourd'hui quelque peu remis en cause. Un programme de recherche « Déplacements et inégalités » a ainsi été lancé dès 1999 par le Ministère Français de l'Équipement et des Transports et a permis la réalisation de 17 recherches, dont les résultats sont pour partie repris dans cet article.

Les évolutions actuelles montrent que le processus de métropolisation à l'œuvre est caractérisé par un triple phénomène de concentration, d'étalement urbain et de ségrégation spatiale intra-urbaine. Celui-ci se traduit notamment par une polarisation et une spécification des territoires. Les distances de migrations alternantes augmentent sans cesse pour ceux qui ont accès au travail.

Dans ce contexte, le questionnement sur les liens entre déplacements et inégalités est primordial. Il peut être abordé de deux manières. La première vise à identifier s'il existe des inégalités de revenu ou de situation sociale, en matière de déplacements et si oui lesquelles. La seconde vise à déterminer si la politique des transports, dans toutes ses dimensions, est à même, si ce n'est de réduire les inégalités sociales, tout au moins de contribuer à une « meilleure justice sociale ». Qui est exclu de la mobilité serait exclu de fait de la citoyenneté. Ce dernier point nous conduit ainsi à aborder plus spécifiquement la question des déplacements des plus défavorisés.

1. UN ACCROISSEMENT DE LA SEGREGATION SPATIALE INTRA-URBAINE

Si le développement des villes françaises ne révèle pas de situations catastrophiques à l'américaine avec des quartiers à l'abandon et des quartiers protégés, force est de constater que la ségrégation spatiale ou socio-spatiale augmente au sein des espaces urbains. Des lieux privilégiés du développement apparaissent en périphérie des villes, alors que parallèlement, sur d'autres espaces, le chômage se développe et la population se paupérise. Avec la persistance de la crise économique disparaît l'espoir de voir se résoudre les questions de chômage et de pauvreté par une croissance « naturelle » de ces territoires. Chômage et précarité se développent et s'inscrivent dans le paysage.

Il serait bien évidemment réducteur et assurément faux d'affirmer que les pauvres sont tous concentrés au même endroit. Un cadrage effectué sur Lyon a montré que les ménages « pauvres » - 15% de la population - et parmi eux les « très pauvres » - 5% de la population - sont répartis de manière équilibrée entre le centre et la périphérie. La persistance en quelques espaces « non privilégiés » d'une population à très faible revenu à côté d'espaces qui semblent se développer conduit donc à se poser la question de l'existence et du développement de la ségrégation spatiale.

Concernant la France, une analyse de l'évolution de la répartition des revenus fiscaux moyens par commune montre un accroissement régulier de cette dispersion au sein des aires urbaines françaises au cours de la période 1985-1999 (Mignot et Villarreal, 2004). Les variations du coefficient de Gini, calculé sur le revenu fiscal moyen des ménages par commune pour la période 1985-1999 et pour les 78 aires urbaines françaises de plus de 100 000 habitants, révèlent une tendance nette à la croissance. Une analyse plus fine montre que ce sont les communes les moins riches qui voient par ailleurs une progression la plus faible de leur revenu fiscal moyen alors que les communes aux revenus les plus élevés sont également caractérisées par la progression la plus forte. La croissance des disparités spatiales peut ainsi s'analyser comme une augmentation de la ségrégation, cette dernière étant surtout tirée par les territoires les plus favorisés. La ségrégation spatiale est donc une réalité et elle se développe au sein des métropoles.

Parallèlement, la dissociation habitat / emploi s'est accentuée au cours des années 80 et 90. Ainsi, l'étalement urbain et le développement de la bi-activité au sein des ménages contribuent à détendre le lien entre localisation résidentielle et lieu de travail. Des raisons sont également à rechercher du côté du développement du chômage et de la précarité du travail, amenant les personnes à se déplacer de plus en plus loin pour chercher du travail, sans que cela ne se traduise ensuite par un choix de relocalisation résidentielle. Il y a donc une augmentation générale des distances des migrations alternantes dans les villes françaises qui se traduit par une croissance des coûts d'accès au travail.

2. DEPLACEMENTS ET INEGALITES

Toute la difficulté de l'analyse des inégalités dans le domaine des transports tient à ce que le déplacement n'est qu'exceptionnellement un but en soi. Le déplacement est un bien intermédiaire, dont la consommation est nécessaire à la réalisation d'activités économiques et sociales et résulte de modes de vie différenciés (Claisse et al., 2002).

Ainsi, la définition des inégalités de déplacement est complexe. Des disparités observées entre ménages peuvent n'être que des différenciations expliquées par les caractéristiques de l'offre (un taux de motorisation plus faible en centre ville s'explique par une meilleur desserte en transports collectifs et des déplacements plus courts à pied). Les inégalités sont alors une interprétation particulière des différenciations (Claisse et al., 2002).

Que les ménages pauvres, à structure de ménage comparable, soient moins bien équipés que les ménages riches est une inégalité. Deux grands types d'inégalités peuvent par ailleurs être identifiés, les inégalités horizontales, telles que les inégalités liées au sexe, à l'âge, à la localisation spatiale..., et des inégalités verticales, liées à la place des individus sur l'échelle sociale, définie par exemple selon le revenu (Banister, 1993 ; Claisse et al., 2002).

Toute la question est donc de pouvoir distinguer dans les disparités constatées, celles qui correspondent à des différenciations et celles qui, analysées comme des inégalités, interrogent la puissance publique dans sa capacité à les réduire. Nous nous intéresserons plus particulièrement ici aux inégalités sociales de déplacements, c'est-à-dire aux différences de pratiques de mobilité qui peuvent être expliquées par des différences de revenu des ménages.

Deux résultats différents peuvent être mis en évidence selon le type de mobilité. Ainsi, pour la mobilité de loisir les inégalités sont flagrantes. Tout le monde ne participe pas à la mobilité de loisir, un quart des français en est exclu. En revanche 15% des français réalisent plus de la moitié des déplacements de loisirs de semaine (Potier et Zegel, 2003). Le caractère discriminant de la mobilité de loisir est confirmé par la mobilité liée au tourisme. Les exclus de la mobilité de tourisme seraient environ 17% et, là encore, la moitié des séjours est réalisée par 15% de la population.

Concernant la mobilité quotidienne, de nombreux travaux convergent pour mettre en évidence d'un côté l'absence de fortes inégalités sociales en termes de mobilité mesurée en distance ou temps de déplacement, dès lors que les individus ont accès à la voiture, et de l'autre le rôle fondamental de cet accès à la voiture qui est encore aujourd'hui fortement inégalitaire.

2.1 Peu d'inégalités de mobilité quotidienne pour les accédants à la voiture particulière

A un niveau global, c'est-à-dire au niveau de l'observation du nombre de déplacements et/ou d'un accès général à la ville, peu d'inégalités en matière de déplacements peuvent être mises en évidence. Posant la question de l'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines de l'Ile-de-France, Beaucire et al. (2001) montrent que la vitesse moyenne de déplacement pour aller au travail ne permet pas de mettre en évidence une discrimination entre les catégories sociales. Ce qui est d'ailleurs corroboré par Orfeuill et Wenglenski (2001) qui montrent que les durées moyennes de migration sur l'Ile-de-France (36 à 38 mn) et les distances moyennes (14 à 15 km) ne révèlent pas d'inégalités selon l'échelle sociale.

Dire qu'il n'y a que peu de différences en matière de mobilité entre classes sociales ne signifie pas pour autant que les inégalités ont disparu. Ainsi, les ménages pauvres consacrent, pour cela, une part plus importante de leur budget aux déplacements que les autres ménages. Par ailleurs, Wenglenski et Orfeuill (2004) montrent que l'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France (définie comme la part de l'emploi de la catégorie accessible en un temps donné, par exemple 40 minutes ou une heure à partir du domicile) est plus faible pour les ouvriers que pour les cadres. Les raisons en sont tout autant la moins grande concentration de l'emploi ouvrier que le moindre accès à la voiture pour les ouvriers.

Une analyse des niveaux et comportements de mobilité quotidienne selon le revenu et l'accès ou non au volant¹, effectuée sur l'agglomération lyonnaise (Claisse et al., 2002), montre que l'effet revenu en termes

¹ Afin d'appréhender au mieux le taux d'accès individuel et régulier au volant, est utilisé un indicateur synthétisant le niveau de motorisation du ménage, le nombre de personnes détentrices du permis de conduire dans le ménage et la fréquence individuelle des déplacements en tant que conducteur d'une voiture particulière (Claisse et al, 2002). Le taux d'accès au volant est calculé pour les individus âgés de 18 ans et plus.

de niveau (nombre de déplacements, budget temps de déplacement, distance de déplacement) et de comportement de mobilité (répartition modale), est perceptible sur l'ensemble de la population mais devient inexistant dès lors que les individus ont accès à la voiture particulière. Les niveaux de mobilité des individus qui ont accès au volant du premier quintile de revenus et ceux des individus du dernier quintile de revenus sont identiques. Les seules différences perceptibles le sont entre accédants et non-accédants à la voiture.

2.2. L'accès à la voiture particulière et par défaut aux transports collectifs

L'enjeu essentiel en matière d'inégalité, est donc celui de l'accès à la voiture. Même si l'échelle des revenus est beaucoup plus importante, toutes choses égales par ailleurs (même structure socio-démographique du ménage), les ménages les plus pauvres sont trois fois moins équipés en véhicule particulier que les plus aisés (Claisse et al., 2002). Il y a là une inégalité verticale. Par ailleurs l'âge du véhicule est d'autant plus élevé et la puissance faible que les revenus sont faibles.

La mobilité moyenne cache de fait également des difficultés considérables soit en termes de stratégies pour garder un véhicule, soit même en termes de déplacements pour les ménages les plus pauvres. Ainsi, Chevallier (2001) s'est intéressé à l'accès à l'automobile et à l'usage de celle-ci par les personnes et ménages à faibles ressources. Il montre tout d'abord qu'il y a bien des automobilistes pauvres. Ceux-ci ont les voitures les plus anciennes et en mauvais état et les utilisent de manière rationnelle et « rationnée », du type règle des « 5 litres d'essence par semaine ». Tous ces efforts, disproportionnés par rapport à leurs revenus, sont faits pour accéder à une certaine liberté et pour l'« assurance » d'avoir un véhicule à disposition en cas d'urgence (santé, courses...). L'analyse de la mobilité des créateurs d'entreprise RMistes (Briole et al., 2001) montre qu'il s'agit pour l'essentiel d'activités foraines, qui nécessitent l'utilisation d'un véhicule particulier. La mobilité est une dimension intrinsèque de cette réorientation économique. L'accès au véhicule est là synonyme d'insertion. Enfin, Amaouche et al. (2001) mettent en évidence l'influence discriminante de la moindre densité des transports collectifs sur le territoire « pauvre » des boucles Nord de la Seine, où la non motorisation renforce l'influence de la proximité pour l'ensemble des commerces et services de base.

Cette dépendance automobile peut toutefois être nuancée ou compensée par une offre en transports collectifs. Ainsi la dépendance automobile des populations pauvres est beaucoup plus forte au Royaume-Uni qu'en France. Dans le premier cas, le modèle libéral et l'individualisme plus prégnants au Royaume-Uni confèrent à la voiture un rôle d'assurance tout risque, notamment contre les désengagements publics (Dupuy et al., 2001). Dans le cas de la France, la moindre dépendance automobile se fait au prix d'un ancrage territorial (relations et services de proximité) plus fort (Coutard et al., 2004) et est permise par une meilleure politique de desserte en transports en commun.

Bensasson et al. (2001), par une étude détaillée de la fréquentation et des pratiques liées à une ligne de transports collectifs desservant un quartier difficile de Marseille, montrent bien que les populations les plus pauvres sont celles qui subissent le plus les manques et les déficits de l'offre en transports en commun, pour l'accès aux ressources de la ville, dès lors qu'elles n'ont pas l'accès à la voiture.

Toutes ces difficultés se cristallisent dans le rapport à l'automobile, mais révèlent aussi des besoins réels d'aide financière pour l'accès aux transports collectifs. Pour illustrer ce dernier point, une analyse fine des pratiques des personnes les plus pauvres permet de préciser leurs besoins et difficultés en termes de déplacements.

3 LES DEPLACEMENTS DES PLUS DEFAVORISES²

Une analyse des politiques tarifaires de 120 réseaux de transports collectifs français, sur la base des données transmises par l'Union des Transports Publics (regroupant les entreprises de transports), a permis d'identifier les évolutions à l'œuvre au cours des dix dernières années dans les pratiques tarifaires (adoption de mesures tarifaires discriminantes, public concerné). Dans ce contexte et pour mesurer les effets quantitatifs et qualitatifs des politiques de transport sur les pratiques de mobilité des personnes les plus pauvres, nous avons effectué une analyse plus fine sur trois réseaux spécifiques (Nantes, Lyon et Nancy). Le premier réseau, Nantes, a une politique de gratuité affirmée. Lyon applique des tarifs très réduits et Nancy n'a pas de politique tarifaire fortement discriminante en direction des personnes aux plus faibles revenus. Dans chacune de ces villes nous avons alors effectué deux enquêtes complémentaires auprès des structures d'accueil et d'insertion, l'une auprès des personnels de ces structures afin d'appréhender leur perception des difficultés liées au transport et la seconde auprès des personnes fréquentant ces mêmes structures afin de recueillir leurs demandes en matière d'aides aux déplacements.

3.1 Vers des tarifs sociaux plus nombreux et plus discriminants

Les évolutions tarifaires mises en évidence entre 1993 et 1999, confirment le développement de mesures fortes de tarification sociale dans les transports urbains en France. Le développement de mesures de gratuité ou de tarifs très réduits (que nous avons définis comme correspondant à au moins 75 % de réduction) visent des bénéficiaires qui n'en sont pas moins clients à part entière de l'opérateur transport. Dans le même temps la volonté de cibler les plus défavorisés est manifeste. Là encore, de plus en plus d'autorités organisatrices mettent en place des mesures tarifaires très ciblées (chômeurs, bénéficiaires du RMI...) et de plus en plus souvent complétées par des critères de revenu de la personne ou du ménage.

Par rapport à des travaux antérieurs mettant en évidence la nécessité de titres de type ticket à faible prix ou ticket courte distance, il semble que l'extension des besoins et/ou la prise de conscience que les transports concernent de nombreux motifs de la vie quotidienne plaideraient plutôt pour l'introduction d'abonnements gratuits ou à tarifs très réduits pour les personnes les plus en difficulté. En outre, ce type de mesure permettrait aux individus concernés de ne pas avoir à justifier leur demande à chaque déplacement, condition qui peut conduire, le cas échéant, à une autocensure des besoins exprimés. Par ailleurs, des tarifs simplifiés pour tous permettraient de développer la fréquentation et l'impact des mesures tarifaires. Ainsi, le succès de la carte Imagine'R pour les étudiants en Ile-de-France (Costes, 2002) s'est traduit par une augmentation de la mobilité notamment pour les étudiants les plus modestes. Pour Depras (2001) une tarification universelle pour tous les jeunes, quelque soit leur statut apparaîtrait plus conforme au principe d'égalité.

² Sont reprises ici les principales conclusions de la recherche « Mobilité et Grande Pauvreté » (Mignot et al., 2001 ; Diaz et al. 2004).

L'évolution vers des politiques ciblées en fonction du statut et du revenu laisse de nombreuses personnes en dehors du filet des politiques tarifaires sociales. Ces personnes peuvent être exclues de par leur statut ou par un simple dépassement des seuils définis, ce qui se traduit parfois par du tout (gratuité) ou rien (pas de réduction). Dans ces conditions, on peut craindre un renforcement des phénomènes de ségrégation pour ceux qui échappent aux conditions d'attribution. Ainsi, dans un double souci d'équité et de pertinence, les systèmes de tarification fondés sur le revenu comme seul critère ouvrant droit à une tarification discriminante devraient être privilégiés. Ainsi, le passage de la gratuité à une tarification très réduite, mais liée à des conditions de revenu, a été unanimement considéré comme « juste » par les usagers de Dunkerque (Harzo et Couty, 2000).

Enfin, il existe des besoins ponctuels auxquels il est difficile de répondre par des politiques globales. On retrouve là, par exemple, les entretiens d'embauche dans des zones peu ou mal desservies par les transports collectifs, des situations de précarité conjoncturelles... Dans ces cas, la réponse institutionnelle n'est pas adaptée et doit être compensée par des possibilités d'intervention au niveau des structures d'accueil et d'insertion.

3.2 Des demandes d'aides réelles et diversifiées

Les demandes recensées dans les 120 structures d'accueil, d'insertion ou d'hébergement enquêtées dans les agglomérations de Lyon, Nantes et Nancy, confirment la réalité des difficultés liées au transport. Ces demandes d'aide au transport sont évoquées par 15 % environ des personnes qui s'adressent à une de ces structures. Cette proportion révèle que le déplacement est un problème bien réel pour les plus démunis. Elle est, de plus, vraisemblablement sous estimée, du fait d'un manque d'information sur les possibilités d'aide au transport vérifié tant auprès des structures que des personnes concernées.

Concernant les raisons des déplacements, il est indéniable, pour les personnels des structures enquêtées, que le transport est le frein majeur pour l'accès à l'emploi, à la formation ou aux stages. Cependant, les demandes d'aide au transport recensées relativisent le lien entre transport et emploi et font apparaître des besoins concernant un ensemble de motifs tels que des démarches administratives ou liées à la vie quotidienne. Bien évidemment l'expression de ces demandes est également liée aux types de structures analysées, l'emploi (ou plus généralement l'insertion professionnelle) étant plus évoqué dans les missions locales ou les associations et les demandes les plus diversifiées dans les services municipaux.

Concernant la nature des aides demandées, il ne fait aucun doute que le frein essentiel est lié aux difficultés financières des personnes. Moins de 15 % de la demande effective d'aide au transport semble pouvoir être reliée à des questions d'offre (non adaptation du réseau de transports par exemple), pour des déplacements hors ville centre, dans ou hors périmètre des transports urbains. Si les questions d'offre ne sont pas absentes et correspondent ponctuellement à des soucis réels, ce sont surtout les aides et notamment les tarifs sociaux dans les transports collectifs urbains qui peuvent répondre à l'essentiel des besoins.

CONCLUSION

Les inégalités en matière de déplacements quotidiens se résument dans un premier temps à une inégalité dans l'accès à un véhicule particulier. Dès l'accès à la voiture assuré, les pratiques de mobilité sont semblables, quel que soit le revenu. L'analyse des inégalités en matière de déplacements conduit donc indéniablement à la question de l'accès à la voiture particulière et à son usage. Dans un second temps, pour tous les ménages y compris les ménages motorisés, le coût des transports collectifs peut être un frein au déplacement.

Si la puissance publique souhaite réduire les inégalités en termes de déplacements deux conclusions ressortent très clairement de ces différents travaux. La première est qu'il faut aider les ménages les plus pauvres à accéder à l'automobile, ce qui n'est pas contradictoire avec une volonté de maîtrise de la circulation automobile de tous en ville. La seconde vise à développer les abonnements sociaux à tarif très réduit pour tous les motifs de déplacements.

BIBLIOGRAPHIE

Amaouche, Marie-Dominique et Epstein, Renaud. (2001), *Les politiques publiques de transport et les inégalités socio-territoriales*, PREDIT-PUCA, Paris : ACADIE.

Banister, David (1993), *Problèmes d'équité et d'acceptabilité posés par l'internalisation des coûts des transports*, Paris : Ocde-Cemt.

Beaucire, Francis ; Berger, Martine et Saint-Gérand, Thierry (2001), *L'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines d'Ile-de-France*, PREDIT-PUCA, Paris : Université de Cergy-Pontoise.

Bensasson, Suzanne ; Pillemont, Jacques et Teule, Michel (2001), *La ligne 96 à Marseille, 2 ou 3 choses qu'il faudrait savoir d'elle*, PREDIT-PUCA, Marseille : CERFISE.

Briole, Alain ; Lauraire, Richard et Rascol-Boutard, Sylvie (2001), *La mobilité des créateurs d'entreprises RMIstes*, PREDIT-PUCA, Montpellier : Université de Montpellier – ARCE - ORBA.

Chevallier, Maurice (2001), *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources*, PREDIT-PUCA, Lyon.

Claisse, Gérard ; Diaz Olvera, Lourdes ; Klein, Olivier ; Paulo, Christelle ; Plat, Didier et Pochet, Pascal (2002), *Des différenciations aux inégalités de motorisation des ménages*, PREDIT-PUCA, Lyon : LET.

Costes, Laurence (2002), *Immobilités, inégalités et management de la mobilité des étudiants en Ile-de-France*, PREDIT-PUCA, Paris : RATP.

Coutard, Olivier ; Dupuy, Gabriel et Fol Sylvie (2004), "Mobility of the Poor in Two European Metropolises: Car Dependence versus Locality Dependence", *Built Environment*, Volume 30, n° 2, pp. 138-145.

Depras, Francine (2001), *Construction des univers spatio-temporels des jeunes et processus d'intégration sociale et urbaine*, PREDIT-PUCA, Paris : Mouvement.

Diaz Olvera, Lourdes ; Mignot, Dominique et Paulo Christelle (2004), “Daily Mobility and Inequality, the Situation of the Poor”, *Built Environment*, Volume 30, n° 2, pp. 153-160.

Dupuy, Gabriel ; Coutard, Olivier ; Fol, Sylvie ; Froud, Julie et Williams, Karel (2001), *La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile*, PREDIT-PUCA, Paris : Université Paris X, LATTS-ENPC, Université de Manchester.

Harzo, Christian et Couty Frédéric (2000), *Evolution et adaptation de la tarification sociale dans les transports publics de la Communauté Urbaine de Dunkerque*, Lyon : Observatoire Social de Lyon.

Mignot, Dominique ; Rosales-Montano, Sylvia ; Harzo, Christian ; Clerget, Marie-Pierre ; Cholez, Céline ; Cusset, Jean-Michel ; Diaz Olvera, Lourdes ; Deguilhem, Yannick ; Lainez, Valérie ; Paulo, Christelle et Pelot, Véronique (2001), *Mobilité et Grande Pauvreté*, PREDIT-PUCA, Lyon : LET – Agence d’urbanisme – OST.

Mignot, Dominique et Villarreal G., Diana (2004), *Métropolisation, concentration et ségrégation dans les villes européennes et sud américaines : une comparaison Costa-Rica, France et Mexique*, XLème colloque de l’ASRDLF, Bruxelles, 1-3 septembre 2004, 15 p.

Mignot, Dominique et Aguilera, Anne (2004), “Urban Sprawl, Polycentrism and Commuting : A Comparison of Seven French Urban Areas”, *Urban Public Economics Review / Revista de Economia Publica Urbana*, n°1/2004, pp.93-114

Orfeuil, Jean-Pierre et Wenglenski, Sandrine (2001), *L’accessibilité au marché du travail en Ile-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles*, PREDIT-PUCA, Paris : Université Paris XII et INRETS.

Potier, Françoise et Zegel, Pascale (2003), *Exclusions et inégalités d’accès aux loisirs et au tourisme*, PREDIT-PUCA, Lille : INRETS.

Wenglenski, Sandrine et Orfeuil, Jean-Pierre (2004), “Differences in Accessibility to the Job Market according to Social Status and Place of Residence in the Paris Area”, *Built Environment*, Volume 30, n° 2, pp. 116-126.